Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/5326

05. 10. 89

Sachgebiet 9232

Antrag

der Abgeordneten Schäfer (Offenburg), Dr. Hartenstein, Adler, Bachmaier, Blunck, Kastner, Kiehm, Kirschner, Kretkowski, Dr. Kübler, Lennartz, Müller (Düsseldorf), Purps, Reuter, Dr. Schöfberger, Schütz, Stahl (Kempen), Waltemathe, Weiermann, Dr. Wernitz, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (Pflicht zur Einhaltung der US-Grenzwerte)

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wie folgt zu ändern:

Ab 1. Oktober 1991 dürfen nur noch solche PKW mit Fremdzündungsmotoren (Otto-Motoren) und Selbstzündungsmotoren (Diesel) mit einer Gesamtmasse bis höchstens 2 500 kg zugelassen werden, die der Anlage XXIII zur StVZO – d. h. den strengen US-Abgasgrenzwerten – entsprechen.

Bonn, den 5. Oktober 1989

Schäfer (Offenburg)
Dr. Hartenstein
Adler
Bachmaier
Blunck
Kastner
Kiehm
Kirschner
Kretkowski
Dr. Kübler
Lennartz
Müller (Düsseldorf)
Purps
Reuter
Dr. Schöfberger
Schütz
Stahl (Kempen)
Waltemathe
Weiermann
Dr. Wernitz
Dr. Vogel und Fraktion

Begründung

1. Die Bundesregierung hat sich im Protokoll von Sofia 1988 verpflichtet, zum Schutz der Erdatmosphäre bis 1998 eine Stickoxidminderung um mindestens 30 Prozent zu erzielen.

   Dieses Ziel ist ohne drastische Maßnahmen im Verkehrsbereich nicht zu erreichen:

   — Der PKW-Bestand wächst schneller, als noch vor wenigen Jahren angenommen. Es kann davon ausgegangen werden, daß der Bestand von derzeit 29,2 Mio. PKW auf rund 31 Mio. PKW bis Ende der 90er Jahre/Jahr 2000 zunehmen wird. Anfang 1989 halten lediglich 2,5 Mio. PKW – das sind 8,79 Prozent – die strengen US-Abgasgrenzwerte ein, wie sie in Anlage XXIII festgeschrieben sind. Bei den Neuzulassungen liegt der Anteil der PKW, die mit geregeltem Drei-Wege-Katalysator ausgestattet sind, noch immer unter 50 Prozent (Stand 1. März 1989).

   — Die PKW-Fahrleistungen steigen überproportional. Dabei ist vor allem eine Zunahme der besonders stickoxidintensiven Fahrleistungen auf Bundesautobahnen (bei geringeren Steigerungen innerorts und außerorts) zu verzeichnen.

   Die Emissionsprognosen für 1998 stimmen deshalb pessimistisch: eine Arbeitsgruppe der Länder-Umweltminister schätzt (Stand: IV/89), daß die aktuell gültigen Beschlüsse zur Emissionsminderung bei PKW und LKW bis 1998 lediglich zu folgenden Schadstoffabsenkungen im Verkehrsbereich führen werden:

Kohlenmonoxid	36,6 %
Stickoxid	6,7 %
Kohlenwasserstoffe	34,2 %
Staub	1,4 %

   Damit wird offenkundig, daß die bisher ergriffenen Maßnahmen zur Senkung der PKW-Emissionen das in Sofia gesteckte Ziel alleine nicht herbeiführen können.

2. Bundeskanzler Dr. Kohl hat in der Regierungserklärung vom 27. April 1989 bekräftigt, daß der Anteil der Neuwagen mit geregeltem Drei-Wege-Katalysator steigen muß:

   „Zum 1. Oktober 1991 müssen es 100 Prozent sein. Notfalls werden wir dazu nationale Regelungen erlassen. Bei Neuzulassungen von Diesel-PKW sollen die strengeren amerikanischen Grenzwerte in der EG verpflichtend werden."

   Entgegen diesen Versprechungen bleiben die Luxemburger Abgasbeschlüsse vom Juni 1989 hinter dem Stand der Technik zurück. In seinem Bericht „Maßnahmen zur Minderung der NO_x-Emissionen in der Bundesrepublik Deutschland 1985 bis 1998" bewertet das Umweltbundesamt den jetzt in Luxemburg beschlossenen Grenzwert von 5 g (HC und NO_x) und kommt zu folgendem Ergebnis: 80 Prozent aller Kleinwagen können die-

sen Wert ohne den geregelten Drei-Wege-Katalysator erreichen; d. h. 80 Prozent aller europäischen Kleinwagen werden auch auf Dauer nicht die weitestgehende Abgasentgiftungstechnik nutzen müssen.

3. Die hier vorgeschlagene Änderung der StVZO entspricht dem von Bundeskanzler Kohl selbstgesteckten Ziel. Ab dem 1. Oktober 1991 soll es keine anderen Zulassungskriterien als die Anlage XXIII für PKW unter 2,5 t geben; entsprechend wird das Prädikat „Schadstoffarmut" für PKW, die nach anderen Vorschriften zugelassen wurden, entzogen.

   Mit der Pflicht zur Einhaltung der strengen Bestimmungen nach Anlage XXIII werden gleichzeitig zwei weitere wichtige Probleme im Bereich der Schadstoffreduzierung geregelt:

   – In Anlage XXIII ist ein Diesel-Partikelwert von 0,124 g/km vorgeschrieben. Dies entspricht den US-amerikanischen Anforderungen. Jeder weitere Streit um Partikelgrenzwerte (0,5 g/km oder 0,8 g/km gemäß ECE-Test) würde sich erübrigen.

   – Das bisher übliche ECE-Prüfverfahren zur Bestimmung der Emissionswerte von PKW prüfte nur bei Geschwindigkeiten bis höchstens 50 km/h. Anlage XXIII basiert auf einem anderen Prüfzyklus, der bereits einen Prüfpunkt bei einer Geschwindigkeit von 96 km/h vorsieht.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333